

ODPOWIEDZI

Dotyczy zamówienia w trybie podstawowym z możliwością negocjacji
na budowę odcinka obwodnicy północnej Stargardu od ulicy Składowej do ulicy Orzeszkowej
- uczestnicy postępowania wszyscy –

Zamawiający Gmina Miasto Stargard w odpowiedzi na pytania Wykonawców informuje:

Pytanie nr 1

Z doświadczenia wykonawcy wynika, że zaprojektowane rozwiązanie konstrukcyjne przejazdu kolejowo-drogowego w obrębie dwóch jezdni projektowanego ronda jest zbyt słabe i ulegnie deformacji jeszcze w okresie udzielonej gwarancji. Przykładem jest zły stan nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych w obrębie portu w Szczecinie, gdzie zostało zastosowane tożsame rozwiązanie. W związku z powyższym wykonawca proponuje zmianę na zintegrowaną nawierzchnię kolejowo-drogową systemu płyt GTP. Taka nawierzchnia jest obecnie stosowana na przejazdach kolejowo-drogowych w Szczecinie oraz zostanie zastosowana na skrzyżowaniu kolei wąskotorowej z drogą krajową nr 11 w miejscowości Manowo koło Koszalina.

Odpowiedź nr 1

Należy wykonać rozwiązanie zgodne z projektem.

Pytanie nr 2

Poza jezdniami, w obrębie chodników, ścieżki rowerowej, zamawiający zastosował rzemieślnicze podkładki specjalne mocujące trzecią i czwartą szynę konstrukcji żłobków przejazdowych. Konstrukcja ta nie ma żadnych wymaganych dokumentów dopuszczających typu Krajowa Ocena Techniczna. Wg projektu wykonawczego szerokość żłobków wynosi 70 mm, natomiast zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 Października 2015 r. w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, szerokość żłobka na odcinku prostym powinna wynosić 60 mm. W związku z powyższym proponujemy zmianę na podkładkę typu Pzb4888 zapewniającą wymagany 60 mm żłobek oraz posiadającą wszystkie dopuszczenia do stosowania w liniach kolejowych.

Odpowiedź nr 2

Dopuszczalne jest zastosowanie na przejeździe żłobka o szerokości minimum 60 mm. Z informacji pozyskanych u jednego z producentów nawierzchni kolejowej wynika, iż posiada on świadectwo dopuszczenia do eksploatacji systemu do montażu szyny prowadnicowej zgodnego z zastosowanym w projekcie. Aby jednak umożliwić zakup także u innych dostawców systemu przytwierdzenia prowadnicy, akceptujemy zastosowania podkładek Pzb4888 pod warunkiem posiadania przez nie świadectwa dopuszczenia. Mając jednak na względzie fakt, iż podkładki Pzb4888 oraz inne systemy przytwierdzenia prowadnicy, posiadające świadectwa dopuszczenia, przystosowane są do montażu szyn 49E1, Zamawiający wprowadza zmianę do rozwiązań projektowych i zastępuje szynę S42 (zarówno toczną jak i prowadnicową) szyną 49E1 nową lub staroużyteczną o dopuszczalnym zużyciu 8 mm.

Pytanie nr 3

Dotyczy Projektu Umowy – § 1 ust. 2 pkt. 11

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że przedmiotowe przeniesienie raperów i punktów geodezyjnych odnosi się do raperów i punktów, które Wykonawca zniszczy na skutek prowadzenia robót a nie podlegających usunięciu na skutek kolizji z prowadzonymi pracami.

Odpowiedź nr 3

Należy odtworzyć wszystkie repery i punkty geodezyjne, które ulegną przypadkowemu zniszczeniu oraz w przypadku napotkania kolizji.

Pytanie nr 4

Dotyczy Projektu Umowy – § 3 ust. 1

Prosimy o potwierdzony sposób dodatkowej wyceny dotyczy zgodnie z treścią tej jednostki tylko ewentualnych robót zamiennych oraz robót ujętych w dokumentacji projektowej a nie ujętych w kosztorysie ofertowym – przedmiarze robót.

Odpowiedź nr 4

Zgodnie § 3 ust. 1 sposób wyceny polegający na pobieraniu elementów kosztorysowania (ceny jednostkowe, R,M,S, narzuty) do ustalenia wynagrodzenia dotyczy wszystkich robót „wykraczających poza roboty ujęte w przedmiarze robót i kosztorysie ofertowym lub za roboty zamienne”

Pytanie nr 5

Dotyczy Projektu Umowy – § 5 ust. 16

Prosimy o zniesienie limitów i kwot rozliczeń w poszczególnych latach – Zamawiający jako organizator przedmiotowego zadania winien odpowiednio zabezpieczyć środki finansowe na jego realizację – zaś wartość płatności w poszczególnych latach winna wynikać z faktycznego przerobu związanego z faktycznym tempem prac – co odpowiadać będzie również powszechnie obowiązującym zasadom podatkowym.

Odpowiedź nr 5

Zadanie w przeważającej mierze jest finansowane ze środków zewnętrznych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg.) Narzucone limity wynikają z ustaleń dofinansowania, na które Zamawiający nie ma obecnie wpływu. Jak stanowią przepisy umowy – „Zamawiający zastrzega sobie prawo zmiany powyższych kwot w trakcie realizacji zamówienia w zależności od ustaleń z Instytucją Dofinansującą Inwestycję”.

Pytanie nr 6

Dotyczy Projektu Umowy – § 7 ust. 1 pkt. 1 lit. l i m.

Prosimy Zamawiającego o - odpowiednie przerehabrowanie lit. l powyższej jednostki redakcyjnej poprzez rozdzielenie podstaw naliczenia kary umownej – a ponadto o obniżenie wysokości kary umownej do wartości procentowej nieuregulowanego wynagrodzenia – aktualne zastrzeżenie jest bowiem zdecydowanie zbyt rygorystyczne. Prosimy o potwierdzenie, że wyegzekwowane należności z tego tytułu faktycznie zostaną przekazane na zapłatę należności podwykonawców i pod warunkiem ich zasadności.

Odpowiedź nr 6

Zgodnie z art. 436 ustawy pzp Umowa zawiera postanowienia określające w szczególności: .. 4) w przypadku umów zawieranych na okres dłuższy niż 12 miesięcy: a) wysokości kar umownych naliczanych wykonawcy z tytułu braku zapłaty lub nieterminowej zapłaty wynagrodzenia należnego podwykonawcom z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia, o której mowa w art. 439 ust. 5. Ujęcie w jednej jednostce redakcyjnej kary z tytułu braku zapłaty i nieterminowej zapłaty jest konsekwencją redakcji przepisu w ustawie pzp. Zamawiający podtrzymuje brzmienie § 7 ust. 1 pkt. 1 lit. l i m bez zmian. Jednocześnie potwierdzamy, że „wyegzekwowane należności z tego tytułu faktycznie zostaną przekazane na zapłatę należności podwykonawców i pod warunkiem ich zasadności”

Pytanie nr 7

Wykonawca prosi o uzupełnienie dokumentacji projektowej o opinię geotechniczną, oraz decyzję ZRID

Odpowiedź nr 7

Zamawiający przekazuje w załączeniu wnioskowane materiały w plikach pdf.

Pytanie nr 8

Dotyczy wiaty autobusowej

Ze względu na brak opisu wiaty autobusowej prosimy o przekazanie charakterystyki materiałów, wymiarów, formy zadaszania, bryły.

Odpowiedź nr 8

Wiaty są malowane w technologii proszkowej o długości 4m i szerokości 1m, ściany boczne i tylna przeszklone, dach pokryty poliwęglanem z ławką drewnianą (standardowe gabaryty jak na innych przystankach w mieście). Przykładowe zdjęcie poniżej.



Pytanie nr 9

Dotyczy D.05.03.05. D.05.03.05b, D.04.07.01

Wykonawca prosi o usunięcie z SST na warstwy asfaltowe (warstwa podbudowy, wiążąca oraz ścieralna) zapisu: „Minimalna zawartość lepiszcza w zaprojektowanej mieszance (receptce) powinna być wyższa od podanego Bmin o wielkość dopuszczalnej odchyłki 0,3 zawierającej błąd dozowania składników i błąd badania”. Jest to zapis z wytycznych technicznych z 2010 roku, które są nieaktualne. W obecnie obowiązujących wytycznych z 2014 roku została zwiększona ilość lepiszcza w stosunku do wymagań z 2010 roku.

Odpowiedź nr 9

Warstwy bitumiczne należy wykonać zgodnie z obowiązującymi wytycznymi.

Pytanie nr 10

Dotyczy D-10.05.02

Wykonawca prosi o zmianę wymagań na warstwę ścieralną z betonu asfaltowego (D-10.05.02) na zgodne z wytycznymi WT-2 2014. Pozwoli to na wykonanie warstwy ścieralnej o odpowiednich parametrach technicznych.

Odpowiedź nr 10

Warstwy bitumiczne należy wykonać zgodnie z obowiązującymi wytycznymi.

Pytanie nr 11

Dotyczy dokumentacji projektowej.

Zaprojektowana konstrukcja ścieżki rowerowej składa się z pojedynczej warstwy asfaltowej na podbudowie z mieszanki niezwiązanej. W opinii Wykonawcy zaprojektowana konstrukcja jest niewystarczająca pod względem nośności oraz trwałości zmęczeniowej, zwłaszcza, że na przedmiotowym zadaniu podłoże gruntowe zostało sklasyfikowane do grupy G2. Wykonawca prosi o przedstawienie zamiennej konstrukcji na ścieżkę rowerową.

Odpowiedź nr 11

Ścieżki rowerowe znajdują się w obszarze projektowanych nasypów – grunt sklasyfikowany jako G1. Konstrukcja ścieżki rowerowej jest zaprojektowana na ruch rowerowy i ruch pojazdów oczyszczających. Konstrukcja pozostaje bez zmian.

Niniejsze odpowiedzi i wyjaśnienia stają się integralną częścią SWZ.